

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Commissione per i trasporti e il turismo

2005/0241(COD)

26.6.2008

*****II**

PROGETTO DI RACCOMANDAZIONE PER LA SECONDA LETTURA

relativa alla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente (6389/2/2008 – C6-0227/2008 – 2005/0241(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Paolo Costa

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento il testo modificato è evidenziato in ***corsivo grassetto***. Per gli atti modificativi, nel caso in cui il Parlamento intenda emendare una disposizione esistente che la Commissione non propone di modificare, le parti immutate di tale disposizione sono evidenziate in **grassetto semplice** e le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione [...]. L'evidenziazione in *corsivo chiaro* è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	18

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie navigabili interne in caso di incidente (6389/2/2008 – C6-0227/2008 – 2005/0241(COD))

(Procedura di codecisione: seconda lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la posizione comune del Consiglio (6389/2/2008 – C6-0227/2008),
 - vista la sua posizione in prima lettura¹ sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2005)0592),
 - vista la proposta modificata della Commissione (COM(2007)0645),
 - visto l'articolo 251, paragrafo 2, del trattato CE
 - visto l'articolo 62 del suo regolamento,
 - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0000/2008),
1. approva la posizione comune quale emendata;
 2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Emendamento 1

Posizione comune del Consiglio
Considerando 3 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(3 bis) i regimi assicurativi istituiti dalla convenzione di Atene dovrebbero essere commisurati ai mezzi finanziari dei proprietari di nave e delle società assicuratrici. I proprietari di nave devono poter gestire i loro regimi assicurativi in modo economicamente compatibile e, specie per quanto riguarda le piccole compagnie di navigazione che effettuano

¹ Testi approvati del 25.4.2007, P6_TA(2007)0148.

trasporti interni, si dovrà prendere in considerazione il carattere stagionale delle loro attività. Il periodo transitorio previsto ai fini dell'applicazione del presente regolamento deve essere sufficientemente lungo in modo che l'assicurazione obbligatoria a norma della convenzione di Atene del 2002 non pregiudichi i vigenti regimi assicurativi.

Or. en

Motivazione

Ripristina l'emendamento 1 presentato in prima lettura. Affinché il sistema dei risarcimenti possa funzionare in modo realistico ed efficace, dovrà essere possibile che le società assicuratrici corrispondano alle previsioni della Convenzione ma anche che vengano garantita l'attività e la competitività delle società di navigazione, specie di quelle di piccole e medie dimensioni.

Emendamento 2

Posizione comune del Consiglio Considerando 3 ter (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(3 ter) occorre imporre ai vettori l'obbligo di effettuare anticipi di pagamento in caso di morte o lesioni personali dei passeggeri, anche se un anticipo non costituisce un riconoscimento di responsabilità.

Or. en

Motivazione

Ripristina l'emendamento 2 presentato in prima lettura. Occorre chiarire che eventuali pagamenti anticipati a un passeggero nel corso della procedura di accertamento della colpa o delle responsabilità non dovranno costituire un riconoscimento giuridico della responsabilità.

Emendamento 3

Posizione comune del Consiglio Considerando 3 quater (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(3 quater) prima dell'inizio del viaggio è necessario fornire ai passeggeri informazioni adeguate, complete e comprensibili sui nuovi diritti conferiti dal presente regolamento.

Or. en

Motivazione

Ripristina l'emendamento 3 presentato in prima lettura. L'emendamento ha lo scopo di garantire un elevato livello di informazione ai passeggeri sui loro nuovi diritti.

Emendamento 4

Posizione comune del Consiglio Considerando 3 quinquies (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(3 quinquies) ogni emendamento alla convenzione di Atene del 2002 sarà integrato nella legislazione comunitaria, a meno che detto emendamento non sia escluso a norma della procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi.

¹ GUL 324, 29.11.2002, p. 1.

Or. en

Motivazione

L'emendamento ripristina la formulazione della proposta originale della Commissione come approvata dal Parlamento europeo.

Emendamento 5

**Posizione comune del Consiglio
Considerando 12 bis (nuovo)**

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(12 bis) dalla necessità di una maggiore consultazione tra gli Stati membri sulle questioni legate alla sicurezza marittima, risulta essenziale rivalutare le competenze dell'EMSA e prospettare eventualmente un'estensione delle sue prerogative.

Or. en

Motivazione

Ripristina l'emendamento 4 presentato in prima lettura. In analogia all'Agenzia europea per la sicurezza aerea, appare essenziale verificare se esista la necessità di un'eventuale estensione dei suoi poteri e se, dopo il loro effettivo potenziamento, aumenterebbe la capacità di risposta dell'UE in caso di incidenti marittimi.

Emendamento 6

**Posizione comune del Consiglio
Considerando 12 ter (nuovo)**

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(12 ter) le autorità nazionali, segnatamente la autorità portuali, svolgono un ruolo fondamentale e vitale in materia di identificazione e gestione dei vari rischi per la sicurezza marittima.

Or. en

Motivazione

Ripristina l'emendamento 5 presentato in prima lettura. Occorre ricordare il ruolo fondamentale delle autorità nazionali e segnatamente di quelle portuali ai fini dell'identificazione tempestiva e della gestione dei diversi rischi per la sicurezza marittima.

Emendamento 7

**Posizione comune del Consiglio
Considerando 13**

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(13) Al fine di adempiere gli obblighi che incombono loro ai sensi del presente regolamento, gli Stati membri possono prendere in considerazione l'eventuale ratifica della convenzione internazionale del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, come modificata dal protocollo del 1996, ed avvalersi dell'opzione prevista all'articolo 15, paragrafo 3 bis, della suddetta convenzione al fine di disciplinare, mediante specifiche disposizioni del presente regolamento, il sistema di limitazione della responsabilità da applicare ai passeggeri.

soppresso

Or. en

Motivazione

La Convenzione internazionale sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi non deve essere in contrasto con le vittime nel limitare le loro richieste di risarcimento in base alla Convenzione di Atene. Questi tetti alla responsabilità globale possono impedire ai passeggeri di recuperare una quota sostanziosa delle loro richieste di indennizzo a norma della Convenzione di Atene che dà diritto ai passeggeri di recuperare come minimo 250.000 DSP.

Emendamento 8

Posizione comune del Consiglio Articolo 1 – paragrafo 2

Posizione comune del Consiglio

Inoltre, il presente regolamento estende l'ambito di applicazione di tali disposizioni al trasporto di passeggeri via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro ***a bordo di navi appartenenti alla classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri*** e stabilisce taluni requisiti supplementari.

Emendamento

Inoltre, il presente regolamento estende l'ambito di applicazione di tali disposizioni al trasporto di passeggeri via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro e stabilisce taluni requisiti supplementari.

Or. en

Motivazione

L'emendamento ripristina la formulazione originaria proposta dalla Commissione e l'impostazione adottata dal Parlamento europeo in prima lettura: il Parlamento europeo ha esteso la portata della Convenzione di Atene al trasporto di passeggeri via mare effettuato all'interno di un singolo Stato.

Emendamento 9

Posizione comune del Consiglio Articolo 2 – paragrafo 1

Posizione comune del Consiglio

Il presente regolamento si applica a qualsiasi trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 1, punto 9, della Convenzione di Atene e al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro ***a bordo di navi appartenenti alla classe A conformemente all'articolo 4 della direttiva 98/18/CE***, se:

Emendamento

Il presente regolamento si applica a qualsiasi trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 1, punto 9, della Convenzione di Atene e al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro, se:

Or. en

Motivazione

L'emendamento ripristina la formulazione originaria proposta dalla Commissione e l'impostazione adottata dal Parlamento europeo in prima lettura: il Parlamento europeo ha esteso la portata della Convenzione di Atene al trasporto di passeggeri via mare effettuato all'interno di un singolo Stato.

Emendamento 10

Posizione comune del Consiglio Articolo 2 – paragrafo 2

Posizione comune del Consiglio

Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento a ogni trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro.

Emendamento

soppresso

Or. en

Motivazione

L'emendamento ripristina la formulazione originaria proposta dalla Commissione e l'impostazione adottata dal Parlamento europeo in prima lettura: il Parlamento europeo ha esteso la portata della Convenzione di Atene al trasporto di passeggeri via mare effettuato all'interno di un singolo Stato. Non vi deve essere alcuna distinzione fra il trasporto marittimo interno e internazionale in merito all'obbligatorietà del regolamento.

Emendamento 11

Posizione comune del Consiglio Articolo 3 – paragrafo 1

Posizione comune del Consiglio

1. Il regime di responsabilità nei confronti dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli e le norme in materia di assicurazione e altre garanzie finanziarie sono disciplinate dal presente regolamento e dagli articoli 1 e 1 bis, dall'articolo 2, paragrafo 2, dagli articoli da 3 a 16 e dagli articoli 18, 20 e 21 della Convenzione di

Emendamento

1. Il regime di responsabilità nei confronti dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli e le norme in materia di assicurazione e altre garanzie finanziarie sono disciplinate dal presente regolamento e dagli articoli 1 e 1 bis, dall'articolo 2, paragrafo 2, dagli articoli da 3 a 16, ***ad eccezione dell'articolo 7, paragrafo 2,*** e

Atene figurante nell'allegato I e dalle disposizioni degli orientamenti IMO figuranti nell'allegato II.

dagli articoli 18, 20 e 21 della Convenzione di Atene figurante nell'allegato I e dalle disposizioni degli orientamenti IMO figuranti nell'allegato II.

Or. en

Motivazione

Ripristina l'emendamento 7 presentato in prima lettura. Dato che l'articolo 7, paragrafo 2, della Convenzione di Atene riguarda il limite della responsabilità per morte e lesioni personali, è più prudente precisare che l'applicazione della presente disposizione può essere modificata unicamente nel quadro di una procedura di codecisione.

Emendamento 12

Posizione comune del Consiglio

Articolo 3 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

L'articolo 7, paragrafo 2, della Convenzione di Atene non si applica al trasporto di passeggeri che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento, a meno che il Parlamento europeo e il Consiglio, agendo conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato, non modifichino in tal senso il presente regolamento.

Or. en

Motivazione

Ripristina l'emendamento 7 presentato in prima lettura. Dato che l'articolo 7, paragrafo 2, della Convenzione di Atene riguarda il limite di responsabilità per morte o lesioni personali, è più prudente precisare che l'applicazione della presente disposizione può essere modificata unicamente nel quadro della procedura di codecisione.

Emendamento 13

Posizione comune del Consiglio Articolo 5

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Il presente regolamento non modifica i diritti o gli obblighi del vettore o del vettore di fatto ai sensi della legislazione nazionale di attuazione della convenzione internazionale del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, come modificata dal protocollo del 1996, inclusa ogni futura modifica.

soppresso

Riguardo alle richieste di risarcimento per morte o lesioni personali di un passeggero causate da uno dei rischi di cui al punto 2.2 degli orientamenti IMO, il vettore e il vettore di fatto possono limitare la propria responsabilità conformemente alle disposizioni di cui al primo comma, a condizione che il limite di responsabilità calcolato in base a tali disposizioni non superi, per ogni singolo evento, 340 milioni di DSP (diritto speciale di prelievo) per incidente o 250 000 DSP per passeggero, prendendo in considerazione l'importo meno elevato.

Or. en

Motivazione

Il presente emendamento è conforme al precedente: i tetti alla responsabilità globale della LLMC potrebbero impedire ai passeggeri di recuperare una parte sostanziale delle richieste di risarcimento a norma della Convenzione di Atene secondo cui al passeggero spetta un minimo di 250.000 diritti speciali di prelievo. Il presente emendamento fa sì che la convenzione LLMC non possa essere invocata contro le vittime onde limitare il risarcimento a loro dovuto ai sensi della Convenzione di Atene.

Emendamento 14

Posizione comune del Consiglio Articolo 6 – paragrafo 1

Posizione comune del Consiglio

Quando la morte o le lesioni personali di un passeggero sono state causate da un incidente marittimo ***all'interno del territorio di uno Stato membro o sono avvenute a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato membro*** o, a seconda dei casi, ***registrata in uno Stato membro***, il vettore che ha realmente effettuato il trasporto durante il quale il sinistro marittimo è avvenuto procede a un anticipo di pagamento sufficiente a coprire le necessità economiche immediate, proporzionalmente al danno subito, entro quindici giorni dall'identificazione della persona che ha titolo al risarcimento. In caso di morte tale pagamento non può essere inferiore a 21 000 EUR.

Emendamento

Quando la morte o le lesioni personali di un passeggero sono state causate da un incidente marittimo, a seconda dei casi, il vettore che ha realmente effettuato ***completamente o in parte*** il trasporto durante il quale il sinistro marittimo è avvenuto procede a un anticipo di pagamento sufficiente a coprire le necessità economiche immediate, proporzionalmente al danno subito, entro quindici giorni dall'identificazione della persona che ha titolo al risarcimento. In caso di morte, ***di invalidità completa e permanente del passeggero o di lesioni del 75% o più del corpo del passeggero considerate clinicamente molto gravi***, tale pagamento non può essere inferiore a 21 000 EUR.

Or. en

Motivazione

L'emendamento ripristina parte dell'emendamento 9 presentato in prima lettura e riunisce il campo dell'anticipo di pagamento con quello definito all'articolo 2, come nella prima lettura del Parlamento europeo. Per ragioni di giustizia, occorre garantire che il passeggero abbia accesso a un anticipo al fine di coprire le necessità economiche. Tuttavia, i vettori dovrebbero poter recuperare l'anticipo se risultano effettivamente esenti da colpe. La disposizione è conforme alla legislazione applicabile nel settore del trasporto aereo, segnatamente il regolamento (CE) n. 889/2002 che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97.

Emendamento 15

Posizione comune del Consiglio Articolo 6 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

L'atto di effettuare o ricevere, a seconda dei casi, un anticipo di pagamento

consente al vettore, al vettore di fatto o al passeggero di avviare un procedimento giudiziario per l'accertamento delle eventuali responsabilità e colpe.

Or. en

Motivazione

Ripristina parte dell'emendamento 10 presentato in prima lettura. Un'analoga disposizione figura nel regolamento (CE) 889/2002 del 13 maggio 2002 che modifica il regolamento (CE) 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti.

Emendamento 16

Posizione comune del Consiglio

Articolo 7 – paragrafo 1

Posizione comune del Consiglio

Il vettore e/o il vettore di fatto provvedono affinché, **al più tardi alla** partenza, i passeggeri dispongano di informazioni appropriate e comprensibili sui loro diritti a norma del presente regolamento. Nella misura in cui l'obbligo di informazione a norma del presente articolo sia stato soddisfatto dal vettore o dal vettore di fatto, l'altro non è tenuto a fornire le informazioni. Tali informazioni sono fornite **nel** formato **più** opportuno.

Emendamento

Il vettore e/o il vettore di fatto provvedono affinché, **prima della** partenza, i passeggeri dispongano di informazioni appropriate, **complete** e comprensibili sui loro diritti a norma del presente regolamento. Nella misura in cui l'obbligo di informazione a norma del presente articolo sia stato soddisfatto dal vettore o dal vettore di fatto, l'altro non è tenuto a fornire le informazioni. Tali informazioni sono fornite **in un** formato opportuno, **completo e comprensibile e, nel caso delle informazioni fornite dagli operatori turistici, a norma dell'articolo 4 della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso»¹.**

¹ *GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59.*

Or. en

Motivazione

Il presente emendamento ripristina gli emendamenti 11 e 12 presentati in prima lettura e mira ad una precisazione giuridica per aumentare la certezza giuridica del regolamento e

l'accesso alle informazioni per i passeggeri.

Emendamento 17

Posizione comune del Consiglio Articolo 8 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

La relazione può essere corredata di una proposta di modifica del presente regolamento o di una proposta da presentare presso le sedi internazionali competenti da parte della Comunità europea.

Or. en

Motivazione

Ripristina una disposizione originariamente proposta dalla Commissione. La relazione dovrebbe offrire la possibilità di presentare modifiche al regolamento.

Emendamento 18

Posizione comune del Consiglio Articolo 11

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

In relazione al trasporto marittimo all'interno di un singolo Stato membro ***a bordo di navi appartenenti alla classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE***, gli Stati membri possono decidere di differire l'applicazione del presente regolamento fino a quattro anni dalla sua data di applicazione.

In relazione al trasporto marittimo all'interno di un singolo Stato membro, gli Stati membri possono decidere di differire l'applicazione del presente regolamento fino a ***due*** anni dalla sua data di applicazione ***per il trasporto interno ad opera di compagnie di traghetti regolari e fino a quattro anni per il trasporto interno ad opera di compagnie di traghetti regolari nelle regioni di cui all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato.***

Or. en

Motivazione

Ripristina gli emendamenti 13 e 15 presentati in prima lettura. Occorre concedere un termine di applicazione differenziato ai collegamenti regolari di trasporto interno tramite traghetto, onde assicurare una copertura delle responsabilità civili efficace e finanziariamente sostenibile. La disposizione relativa alle regioni di cui all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato CE consente di istituire un termine di applicazione differenziato per i collegamenti regolari di trasporto interno tramite traghetti, onde assicurare una copertura delle responsabilità civili efficace, finanziariamente sostenibile e adattata ai vincoli permanenti in dette regioni.

Emendamento 19

**Posizione comune del Consiglio
Articolo 11 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

In relazione al trasporto per vie navigabili interne, gli Stati membri possono decidere di differire l'applicazione del presente regolamento fino a quattro anni dalla sua data di applicazione.

Or. en

Motivazione

Ripristina l'emendamento 14 presentato in prima lettura. Per il trasporto per vie navigabili interne è necessario un termine più lungo poiché i vettori non sono coperti dai P&I club.

MOTIVAZIONE

1. Introduzione

Dalla pubblicazione del Libro bianco della Commissione nel 2001, i diritti dei passeggeri dell'UE godono di una notevole visibilità nell'agenda della politica comune dei trasporti. In quanto parte integrante di tale agenda, la protezione dei passeggeri dell'UE nell'ambito di un sistema efficiente di responsabilità è stata affrontata nell'ambito delle diverse modalità di trasporto, attraverso la ratifica della Convenzione di Montreal, oltre che con regole CE aggiuntive per il trasporto aereo e la pubblicazione della proposta di regolamento della Commissione relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario internazionale. Per quanto concerne il trasporto dei passeggeri via mare, l'attuazione di un sistema di responsabilità comunitario è stata più complessa.

Il 24 giugno 2003, la Commissione ha presentato una proposta di decisione del Consiglio che riguardava la conclusione, da parte della Comunità europea, del protocollo del 2002 alla convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, in cui ha proposto che la Comunità diventasse parte contraente del protocollo quanto prima e che gli Stati membri facessero altrettanto entro la fine del 2005.

Poiché in seno al Consiglio non sono stati compiuti progressi in merito alla proposta, la Commissione ha proposto, il 23 novembre 2005, di incorporare la convenzione di Atene nel diritto comunitario e di apportarvi alcuni adattamenti, segnatamente per quanto attiene all'ambito della sua applicazione. Il Parlamento europeo ha adottato la prima lettura della proposta il 25 aprile 2007.

2. Posizione comune del Consiglio

Il Consiglio ha adottato la sua posizione comune il 6 giugno 2008. Sulla base degli elementi della prima lettura del Parlamento, il Consiglio ha accolto una parte degli emendamenti del Parlamento nella sua posizione comune. I principali elementi inseriti riguardano la limitazione dell'ambito di applicazione al trasporto per via marittima. Il Consiglio ha condiviso il punto di vista del Parlamento di escludere dall'ambito di applicazione del regolamento il trasporto per via navigabile interna, anche se il Parlamento europeo aveva adottato alcune disposizioni per concedere agli operatori più tempo per adattarsi.

Il Consiglio ha inoltre accolto l'inserimento degli orientamenti dell'IMO sulla responsabilità per sinistri causati da atti terroristici. Sia il Parlamento che il Consiglio hanno ritenuto importante inserire nel testo del regolamento il meccanismo speciale di responsabilità relativo agli atti terroristici, come definito dal comitato giuridico dell'IMO.

Sono inoltre stati parzialmente accolti dal Consiglio nel testo della posizione comune gli emendamenti del Parlamento sulla natura delle informazioni comunicate ai passeggeri in merito ai loro diritti e al rimborso degli anticipi di pagamento indebiti. Permangono tuttavia alcune differenze tra Consiglio e Parlamento in merito al momento per fornire tali informazioni e alla completezza delle informazioni. Per quanto attiene agli anticipi di

pagamento, il Consiglio non è contrario in linea di principio a tale misura, anche se non ha accolto l'estensione ai casi di lesioni gravi e di invalidità permanente.

In merito agli elementi interamente o prevalentemente respinti, non è stata accolta l'estensione dell'ambito di applicazione al trasporto marittimo nazionale. Pertanto il Consiglio ha limitato l'ambito di applicazione alle navi che effettuano trasporti all'interno degli Stati membri rientranti nella classe A, conformemente all'articolo 4 della direttiva 98/18/EC.

In merito ai limiti previsti per i risarcimenti, il Consiglio ha respinto gli emendamenti del Parlamento, sostenuti dalla Commissione, che inserivano alcune disposizioni di armonizzazione dei limiti massimi e minimi per i risarcimenti. Il Consiglio ha deciso in primo luogo di applicare integralmente l'articolo 7, paragrafo 2 (clausola di non partecipazione) della Convenzione di Atene, che consente alle parti della Convenzione di adottare limiti di responsabilità più alti rispetto a quelli previsti dalla Convenzione di Atene. Ciò avrà come effetto la mancata armonizzazione del limite di responsabilità in tutta l'Unione europea. D'altro canto, il Consiglio ha mantenuto l'applicazione dell'articolo 19 della Convenzione, respinta invece dal Parlamento europeo. Questo articolo prevede meccanismi di limitazione della responsabilità globale prevista da altre convenzioni, tra cui, per esempio, la Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime (LLMC) e il suo protocollo del 1996. Esiste quindi la possibilità che i limiti di responsabilità possano essere inferiori rispetto a quelli previsti dalla Convenzione di Atene.

3. Posizione del relatore

Il relatore ha reintrodotto i seguenti elementi della prima lettura del Parlamento europeo.

- **Estensione dell'ambito di applicazione al trasporto marittimo interno:** il relatore è del parere che tale estensione sia fattibile e che il mercato delle assicurazioni avrà la capacità necessaria per assicurare questo genere di rischi a un costo aggiuntivo ragionevole per i passeggeri. Tuttavia, dato che gli operatori del traffico marittimo interno non hanno familiarità con i meccanismi attuati a livello internazionale e visto che il mercato delle assicurazioni dovrà essere mobilitato per organizzare la garanzia e le azioni dirette per rischi, si suggerisce di concedere agli operatori e ai soggetti che operano nel mercato delle assicurazioni una proroga delle scadenze previste per l'applicazione del regolamento.
- **Informazioni da fornire ai passeggeri prima del viaggio:** questa disposizione deve essere mantenuta e allineata a quanto già realizzato con riferimento alle altre modalità di trasporto. Il contenuto dell'obbligo di informazione potrebbe essere specificato ulteriormente in seguito (allegato al biglietto (condizioni generali di vendita) e/o inserito nelle brochure).
- **Clausola di non partecipazione:** l'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 2 deve essere limitata, giacché il relatore ritiene che sia più sicuro specificare che l'applicazione di tale disposizione può essere modificata esclusivamente con il ricorso alla procedura di codecisione.
- **Limitazione globale della responsabilità prevista da altre convenzioni:** l'articolo 19 deve essere escluso dall'attuazione del regolamento, dato che autorizzerebbe un

vettore responsabile di morte o lesioni dei passeggeri sulla base della Convenzione di Atene a limitare la sua responsabilità facendo riferimento ai limiti massimi globali di responsabilità imposti da altre convenzioni, come la Convenzione LLMC.

- **Anticipo di pagamento:** il livello minimo dell'anticipo di pagamento non dovrebbe essere applicabile esclusivamente in caso di morte, ma anche in altri casi, tra cui le lesioni gravi e l'invalidità permanente.